

ADVIES

advies over een voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 tot instelling van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling inzake instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden

14 april 2011

Inleiding

De adviesaanvraag over het *voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 tot instelling van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling inzake instandhouding en duurzame exploitatie van visbestanden*, werd door de SALV op 15 maart 2011 ontvangen.

De adviesaanvraag werd behandeld tijdens een vergadering van de Technische Werkcommissie Visserij (TWV) van de SALV. Een ontwerp advies werd door de TWV op 7 april 2011 goedgekeurd. Het door de TWV vastgestelde advies werd door de SALV op 14 april 2011 zonder verdere wijzigingen overgenomen en definitief vastgesteld.

Piet Vanthemsche
Voorzitter SALV

Emiel Brouckaert
voorzitter TWV

Inhoudstafel

1. Situering
2. Advies

1. Situering

De EU-lidstaten beheren hun visserij samen via het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB). Dit beleid behelst allerlei maatregelen die voor een gezonde en duurzame visserijindustrie in Europa moeten zorgen.¹

Met Verordening (EEG) nr. 3760/92 van de Raad van 20 december 1992 tot invoering van een communautaire regeling voor de visserij en de aquacultuur (PBL 389 van 31.12.1992), werd getracht een oplossing te vinden voor het gebrek aan evenwicht tussen de capaciteit van de vloot en de vangstmogelijkheden. De in de verordening voorgestelde oplossing bestond uit een inkrimping van de communautaire vloot in combinatie met structuurmaatregelen. Teneinde het evenwicht tussen de beschikbare visbestanden en de visserijactiviteiten te herstellen en het bereikte evenwicht vervolgens te handhaven, werd een nieuw concept ingevoerd: „visserijinspanning”². De visserijinspanning voor een vissersvaartuig uitgedrukt in kW³-zeedagen, is het product van de capaciteit, dat wil zeggen het motorvermogen, met de visserijactiviteit die wordt uitgedrukt in het aantal dagen op zee⁴.

Bij de hervorming van het GVB in 2002 bleek de vloot te groot voor de beschikbare vis. Technologische vooruitgang (zoals toepassing van nieuwe gps-technieken, nieuwe materialen voor netten) ondermijnden de inspanningen om de capaciteit te beperken. Om het teveel aan vaartuigen te verminderen, besliste de Europese Commissie om de “visserijinspanning” te verlagen.

In Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad van 20 december 2002 inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van visbestanden in het kader van het GVB (PB L 358 van 31.12.2002), is bepaald dat de lidstaten maatregelen nemen *ter aanpassing van hun vangstcapaciteit van hun vloten met het doel een stabiel en permanent evenwicht tussen die vangstcapaciteit en hun vangstmogelijkheden te bewerkstelligen*. Daarbij worden voor elke lidstaat

¹ Voor info: http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/index_nl.htm

² http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/fisheries/article_7220_nl.htm

³ kW=kilowatt (eenheid voor vermogen).

⁴ Meer info: fact sheet: http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/publications/cfp_factsheets/fishing_effort_nl.pdf

referentieniveaus voor de totale vangstcapaciteit vastgesteld, uitgedrukt in GT⁵ en kW.

Het Nationaal Strategisch Plan voor de Belgische visserijsector 2007-2013⁶ kadert binnen artikel 15 van Verordening (EG) nr. 1198/2006 van de Raad van 27 juli 2006 inzake het Europees Visserijfonds dat elke lidstaat de verplichting oplegt een Nationaal Strategisch Plan op te stellen na passend overleg met de partners⁷.

Het Operationeel Programma (OP)⁸ in uitvoering van het Nationaal Strategisch Plan voor de Belgische visserijsector kadert binnen artikel 17 van Verordening (EG) nr. 1198/2006 van de Raad van 27 juli 2006 inzake het Europese Visserijfonds dat elke lidstaat de verplichting oplegt één Operationeel Programma op te stellen. De algemene doelstelling van het OP voor de Belgische visserijsector is om een duurzame, winstgevende, competitieve en marktgerichte visserijsector uit te bouwen. Daarbij wordt ernaar gestreefd om een maximale, lange termijn economische bijdrage te kunnen leveren aan de visserijsector en de bijhorende gemeenschappen in zijn geheel. Het OP, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 4 oktober 2008, omvat 5 prioritaire zwaartepunten die aangeven wat het Nationaal Strategisch Plan voor de Belgische visserijsector in de praktijk probeert te bereiken.

Een van deze zwaartepunten gaat over aanpassingen van de communautaire vloot met het doel de structurele overcapaciteit van de Belgische vissersvloot te neutraliseren.⁹

In het operationele programma is voorzien dat de visserscapaciteit van de vloot tussen 2007 en 2015 afneemt met 22,2 % in GT en met 22,5% in kW.

In de beleidsnota Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid 2009-2014¹⁰, hoofdstuk 6, werd bevestigd dat als capaciteitsdoelstelling 2015 een vlootreductie van 22 % geldt t.o.v. 2007.

⁵ GT='Gross tonnage' (Engels) = brutotonnage (BT). Wordt berekend via een formule, zoals weergegeven in bijlage bij Verordening (EG) nr. 3259/94 van de Raad van 22 december 1994 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2930/86 houdende definities van de kenmerken van vissersvaartuigen (PB L 339 van 29.12.1994).

⁶ http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/eff/national_plans/list_of_national_strategic_plans/belgium_nl.pdf

⁷ Artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1198/2006: bevoegde overheden, economische en sociale partners, andere passende instanties

⁸ http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/docattachments/nop_ned.pdf

⁹ LARA, Landbouwrapport 2010, blz 335-336:

http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/docattachments/LARA_Themaboek_DIGI_OK.pdf

¹⁰ Te vinden onder 'Beleidsnota's van de Vlaamse regering'

http://www.vlaanderen.be/servlet/Satellite?c=Solution_C&cid=1171947608450&pagename=Infolijn/View

In 2008 werd Verordening (EG) nr. 744/2008 van 28 juli 2008 tot instelling van een tijdelijke specifieke actie ter bevordering van de herstructurering van de door de economische crisis getroffen vissersvloten uit de Europese Gemeenschap, goedgekeurd. (PB L 202 van 31.07.2008). Gezien de enorm gestegen brandstofprijzen moesten aanvullende maatregelen genomen worden voor een snellere aanpassing van de communautaire vissersvloot. Dat initiatief moest voorzien in specifieke maatregelen van algemene aard en de uitvoering van vlootaanpassingsregelingen (VAR) in de lidstaten, zodat de economische moeilijkheden werden aangepakt en de levensvatbaarheid van de visserijsector op lange termijn werd verzekerd. De vlootaanpassingsregeling was erop gericht om de door de economische crisis getroffen vissersvloten of vlootsegmenten te herstructureren en moet uiterlijk op 31 december 2012 resulteren in een definitieve verlaging van ten minste 20% van de vangstcapaciteit van de vloot of vlootsegment.

De verordening voorzag in een bijdrage uit het Europees Visserijfonds (EVF) bij een definitieve of tijdelijke beëindiging van de visserijactiviteit, voor investeringen aan boord om het vissersvaartuig minder afhankelijk van brandstof te maken, voor sociaaleconomische compensatie en voor bepaalde acties van meer collectieve aard.

Zowel vaartuigen die volledig werden gesloopt alsook deze die, in toepassing van artikel 16, §4 van de vermelde verordening opteerden voor een motorvervanging, konden genieten van de verhoogde overheidssteun ('warme sanering'). De voorwaarde bij motorvervanging was dat de nieuwe motor minstens 20% minder vermogen heeft dan de oude motor en dat de energie-efficiëntie verbeterde.

In de nota aan de leden van de Vlaamse Regering bij het voorliggende ontwerpbesluit wordt gesteld *"Het is helemaal niet de bedoeling nog een sloopronde met overheidsmiddelen in te zetten. De af te leggen weg kan bijgevolg alleen via interne sanering verwezenlijkt worden"*.

Het voorliggende ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering beoogt het bieden van kansen om de capaciteitsdoelstellingen van het operationeel programma zonder extra overheidsmiddelen te verwezenlijken (in de reguleringssimpactanalyse bij de nota aan de Vlaamse regering wordt dit ook 'koude sanering' genoemd).

Tijdens de decembervergadering van de Raad van Visserijministers stelt de Europese Commissie de totale toegestane vangsten (TTV¹¹) voor het volgende jaar vast. De TTV zijn gebaseerd op wetenschappelijk advies over de hoeveelheid vis die mag worden gevangen zonder de visbestanden in gevaar te brengen. Op basis daarvan worden quota aan de lidstaten toegekend. Dit gebeurt volgens een verdeelsleutel waardoor elke lidstaat steeds een vast percentage van de TTV krijgt ("relatieve stabiliteit", artikel 4, lid 1, van Verordening 173/83).

Daar in België de quota niet individueel per vaartuig maar in groep (collectief) worden beheerd en aan de vaartuigen worden toegewezen per kW, betekende een investering in verlaging van de motorcapaciteit, ook minder vangstmogelijkheden voor de reder van het betreffende vaartuig. Daarom werd in een ministerieel besluit van 9 juli 2008 bepaald dat vaartuigen met een verminderd motorvermogen van 20% , een variabel vangstrecht van 125% wordt toegekend (vangstrechtfactor 1,25). Hierdoor blijven de vangstrechten, ondanks een lager effectief motorvermogen, behouden en waren reders eerder bereid van de aangeboden mogelijkheid gebruik te maken.

In het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 tot instelling van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van visbestanden is voorzien dat motorvermogens kunnen worden samengevoegd. Elke reder die dat wenst kan een vissersvaartuig uit de vaart nemen en zo het motorvermogen vermeld op de visvergunning van dit vaartuig, voegen bij de visvergunning van een of meerdere andere vaartuigen om ze verder aan te vullen tot 1200kW.

In het voorliggende ontwerp van besluit wordt de bepaling uit het ministerieel besluit van 9 juli 2008 opgenomen. Doordat reders daarnaast ook nog gebruik kunnen maken van de mogelijkheid tot samenvoegen van motorvermogens (besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005), kunnen vaartuigen met een lager effectief motorvermogen als gevolg van motorvervanging, doorgroeien naar een maximaal vangstrecht van 1500kW (papieren motorvermogen).

¹¹ Engelse term : TAC (total allowable catches)

Schematisch :

	<i>Reëel motorvermogen (kW)</i>	<i>Vangstcapaciteit in kW</i>
Vaartuig GVS ¹²	1200	1200
Nieuwe motor in marge VAR	960	$960 * 1,25 = 1200$
Nieuwe motor + samenvoegen	960	$(960 + 240) * 1,25 = 1500$

In de reguleringsimpactanalyse bij de nota aan de Vlaamse Regering wordt verder geargumenteed dat de bestaande regelgeving te beperkt is. Reders die niet opteren voor een verlaging van motorvermogen, omdat ze al recent substantieel hadden geïnvesteerd, kunnen ook vragende partij zijn om de vangstmogelijkheden op te trekken naar 1500 kW.

Deze mogelijkheid is in het ontwerp besluit opgenomen via het systeem van 'inlevering van motorvermogens via onttrekking van bestaande vaartuigen met visvergunning'. Daarbij wordt een vaartuig van het kleine (KVS) of grote vlootsegment (GVS) aan de vloot onttrokken en worden de vangstmogelijkheden verkocht. Over een periode van 5 jaar kan een reder met een boot uit het GVS maximaal 300kW aan vangstmogelijkheden bijkopen, deze indienen bij de administratie om zo de vangstrechten telkens op te trekken met 5%, om uiteindelijk een vangstrechtfactor te bekomen van 1,25. Een analoge maatregel is van toepassing voor de boten van het kleine vlootsegment.

Schematisch:

	<i>Reëel motorvermogen (kW)</i>	<i>Vangstcapaciteit in kW</i>
Vaartuig GVS	1200	$1200 * 1,25 = 1500$ (na 5jaar)
Vaartuig KVS ¹³	221	$221 * 1,25 = 276$ (na 5jaar)

¹² GVS: grote vlootsegment. Vissersvaartuigen met motorvermogen tussen 221 kW en 1200 kW.

¹³ KVS: vissersvaartuig met vermogen < 221 kW.

2. Advies

Algemeen

De Raad verwelkomt het voorstel voor wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 tot instelling van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling inzake de instandhouding en duurzame exploitatie van visbestanden. Sinds het in voege treden van het oorspronkelijke besluit op 16 december 2005 is de visserijvloot fundamenteel aangepast (bijvoorbeeld VAR en sloopregeling 2009). Daarnaast bepaalt de Europese Commissie jaarlijks de toegestane vangstquota voor de lidstaten en hanteert ze de visie dat er verdere stappen moeten ondernomen worden om de visserijcapaciteit te verminderen. De SALV is verheugd dat de wijzigingen in het voorstel rekening houden met voorgaande vaststellingen.

De beleidsbrief LV 2011 maakt in het kader van de verduurzaming van de visserij melding van aanpassingen van vistechnieken en van brandstofbesparende maatregelen. Er wordt gewezen op een aanmoedigingsbeleid om te komen tot diversifiëren van de vloot, waaronder de omschakeling van de traditionele boomkor naar minder milieubelastende technieken. Het kan in dit aanmoedigingsbeleid nuttig zijn om via verder wetenschappelijk onderzoek duurzaamheidscriteria te bepalen.

Bespreking per artikel

Artikel 1: definities

Het begrip 'kustvissersegment'

In het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 vallen de vissersvaartuigen die zeereizen ondernemen van hoogstens 24 uur, onder het begrip 'kustvissersegment'.

De Raad stelt vast dat het maximum 24 uur buitengaats criterium voor het kustvisserijsegment in het ontwerp wordt vervangen door een duur te bepalen door de minister. Voor een dergelijke bepaling vindt de SALV het belangrijk vooraf te worden geraadpleegd vooraleer de duur wordt vastgesteld.

Toewijsperiode

In het ontwerp van besluit is 'toewijsperiode' gedefinieerd als *de tijdspanne waarin de toegekende vangstmogelijkheden volgens motorvermogens van toepassing zijn. Voor het grote vlootsegment wordt doorgaans met drie periodes gewerkt, namelijk van 1 januari tot en met 30 juni, van 1 juli tot en met 31 oktober en van 1 november tot en met 31 december. Voor het klein vlootsegment wordt doorgaans met twee periodes gewerkt, namelijk van 1 januari tot en met 31 oktober en van 1 november tot en met 31 december.*

De Raad wijst hier op de noodzaak tot flexibiliteit. De evolutie van de vissersvloten, de vangsttechnieken, de quota en andere factoren die een invloed hebben op het visserijbeheer, kunnen een aanpassing van de toewijsperiode noodzakelijk maken.

Artikel 3: Inlevering motorvermogens

Motorvervanging

De passage in het voorliggende ontwerp besluit onder artikel 3, afdeling II 'inlevering motorvermogens in het kader van motorvervanging' komt overeen met artikel 20bis¹⁴ uit het ministerieel besluit van 14 december 2007 houdende tijdelijke aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden in zee. Dat ministerieel besluit, dat op 9 juli 2008 werd gewijzigd, stelt dat het variabel vangstrecht met 25% wordt opgetrokken voor vaartuigen die 20% kW inleveren in het kader van motorvervanging. Dit wil zeggen dat de vangstrechtfactor die van toepassing is op het variabele gedeelte van de toegekende vangstmogelijkheden per eenheid motorvolume, tot 1,25 kan worden opgetrokken. Volgens de reguleringssimpactanalyse bij de nota aan de leden van de Vlaamse Regering biedt de verankering van de bepaling uit dit ministerieel besluit in een besluit van de Vlaamse Regering aan de betrokken reders meer rechtszekerheid in verband met de continuïteit van hun verhoogde vangstrecht per kW.

Onttrekking van bestaande vaartuigen met visvergunning

Reders die recent hebben geïnvesteerd op het vlak van motorvervanging of aandrijfsysteem, zijn volgens de nota aan de leden van de Vlaamse Regering geen vragende partij voor motorvervanging. Om deze reders ook de mogelijkheid te geven hun vangstmogelijkheden te laten doorgroeien, moet er

¹⁴ Ministerieel besluit van 9 juli 2008 wijzigt het ministerieel besluit van 14 december 2007 door toevoeging van een artikel 20bis

aangekocht vermogen worden ingeleverd. Deze regeling is enkel mogelijk bij inlevering (onttrekking aan de vloot) van een vissersvaartuig met een vermogen van 1200kW.

Het inleveren van 60 kW/jaar voor vissersvaartuigen uit het groot vlootsegment (GVS)¹⁵ en 11 kW/jaar voor vissersvaartuigen uit het klein vlootsegment (KVS) leidt tot een verhoging van de vangstrechtfactor met 5%. Na 5 jaar is er dan 300kW of respectievelijk 55 kW ingeleverd en bedraagt de vangstrechtfactor 1,25.

De Raad is van mening dat de bevestiging van het behoud van vangstrechten bij motorvervanging en in zekere mate bij inlevering van aangekocht vermogen, bijdraagt tot de vermindering van het verbruik van brandstof en van de CO₂-uitstoot. De resulterende collectieve vermindering van visserijcapaciteit en – inspanning wordt zodoende bekomen zonder al te grote impact op de economische leefbaarheid. Naar investeringsnoodzaak vindt de Raad het positief dat er een spreiding is over 5 jaar, zowel voor de financiële lasten voor de rederijen als voor de evolutie van de vraag naar aangeboden vermogens.

Rekening houdend met het feit dat er op Europees niveau een hervorming van het GVB aan de gang is¹⁶ die op de voorgestelde wijzigingen een andere invloed kan hebben, vraagt de SALV dat de overdrachtmogelijkheden voor de basis voor het toekennen van vergunningen – het motorvermogen – tussen het groot vlootsegment en het klein vlootsegment zo flexibel mogelijk gehouden worden.

Artikel 4: verlaging van het motorvermogen

Volgens de nota aan de leden van de Vlaamse Regering vragen reders soms om het effectieve motorvermogen van een bestaande motor te verlagen teneinde een niveau te bereiken waarbij er met één bemanningslid minder mag worden uitgevaren of om energie te besparen.

De SALV verwelkomt de specifieke mogelijkheid om vermogens in te leveren tot op een niveau dat toelaat om met een bemanningslid minder een veilige bezetting te garanderen, zonder een gelijkwaardige inlevering van vangstrechten. Er wordt wel op gewezen dat door met een bemanningslid minder uit te varen, de andere opvarenden bijkomend werk dienen te verrichten.

¹⁵ Belgische vissersvaartuigen met een vermogen tussen 221kW en 1200kW worden ingedeeld in het groot vlootsegment (GVS). Belgische vissersvaartuigen met een vermogen kleiner dan 221 kW, behoren tot het klein vlootsegment (KVS)

¹⁶ Voor meer info: http://ec.europa.eu/fisheries/reform/index_nl.htm

De Raad vindt het belangrijk dat in dergelijke gevallen de veiligheid van de opvarenden afdoende gegarandeerd wordt.

Artikel 5: elektronisch logboek

Dit artikel houdt een mogelijke schorsing in van de visserijvergunning bij het niet voldoen aan de criteria van de reglementeringen rond het elektronisch logboek en het satelliet volgsysteem.

De SALV wijst erop dat het systeem van het elektronisch logboek in België nog niet operationeel is. De bepaling uit artikel 5 kan enkel toegepast worden indien het systeem volledig geïnstalleerd en operationeel is.

Artikel 7: afwijkende bepalingen over visvergunningen

De FOD Mobiliteit heeft volgens de nota aan de leden van de Vlaamse Regering gepeild naar de mogelijkheden en beperkingen op het vlak van de visvergunningen voor een opleidingsvaartuig.

De Raad vindt het positief dat de minister de bevoegdheid krijgt om afwijkende bepalingen over visvergunningen voor opleidingen of wetenschappelijk onderzoek te voorzien.

Conclusie

De Raad geeft een positief advies.